## TREŚĆ:








Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

# BIULETYN
## IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

| BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia |
|---|---|---|

ROK IV | GDYNIA 5 kwietnia 1935 r. | NR. 10

**Redakcja i Administracja:** Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
**Prenumerata:** w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
**Konto P. K. O. Nr. 204.415** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

# Zebranie Konstytucyjne Izby

W dniu 27 marca odbyło się w Gdyni zebranie konstytucyjne naszej Izby.

Zebranie to w myśl przepisów § 43 statutu Izbowego poprzedzone zostało przez zebranie kooptacyjne Radców z wyborów i nominacji pod przewodnictwem komisarza wyborczego p. Inż. Celichowskiego, Naczelnika Wydziału Przemysłowego Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Na wniosek p. Radcy inż. Alfreda Dziedziula Radcowie Izby nie skorzystali z przysługującego im prawa kooptacji 5 radców, na skutek czego, w myśl obowiązujących przepisów statutu Izby, kooptacja tych radców będzie mogła być dokonana przez już ukonstytuowaną Izbę, w chwili gdy uzna to za wskazane w biegu swej kadencji. Po powzięciu tej uchwały Radcowie Izby wysłuchali przemówienia Komisarza Wyborczego Inż. Celichowskiego, w którem mówca podkreślił harmonijną współpracę wszystkich sfer gospodarczych Okręgu Izby w ciągu minionego okresu wyborczego.

Na zebranie konstytucyjne, które bezpośrednio potem nastąpiło przybyli Pan Wojewoda Pomorski Stefan Kirtiklis i Pan Komisarz Rządu m. Gdyni mgr. Sokół.

Otwierając zebranie Pan Wojewoda wygłosił przemówienie treści następującej:

*Wielce Szanowni Panowie!*

Na tle panujących obecnie stosunków gospodarczych zagadnienia ekonomiczne stają się coraz bardziej skomplikowanemi, a jednocześnie świadomość. że one to właśnie rządzą światem, przenika coraz głębiej do najszerszych warstw społeczeństwa. Nic więc dziwnego, że znaczenie Izb Przemysłowo-Handlowych jako pomostu pomiędzy gospodarką indywidualną a polityką rządową stale wzrasta a rola ich w oddziaływaniu na bieg życia, która nabiera specjalnego znaczenia ze względu na konieczny w wielu wypadkach interwencjonizm państwowy — staje się coraz bardziej doniosłą i odpowiedzialną. Znajduje to wyraz w fakcie. że żadne pociągnięcie o charakterze gospodarczym o ogólniejszem znaczeniu nie jest realizowane bez współudziału Izb Przemysłowo-Handlowych. jako organizacyj ustawowo powołanych do reprezentowania interesów przemysłu i handlu. Wyznaczając wogóle izbom tym tak ważną funkcję w oddziaływaniu na układ stosunków ogólno - gospodarczych. musimy jednak Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni w szeregu bratnich organizacyj postawić na pierwszem miejscu.

Ma ona bowiem podwójną rolę do spełnienia — przedewszystkiem musi ona dla całej Polski być wykładnikiem naszej polityki gospodarczej na morzu, wszechstronnem źródłem informacyj w tej dziedzinie i krzewicielką hasła „Frontem do Morza". a z drugiej strony winna ona specjalnie troskliwą opieką otoczyć najbliższe zaplecze, traktując je jako pomost, łączący cały kraj z naszemi portami, musi ona nietylko sama zdać sobie dokładnie sprawę, lecz i skutecznie propagować tę niesporną. a jednak jeszcze niedość spopularyzowaną prawdę, że dostęp do morza tylko wówczas będzie mógł być w całej pełni wykorzystany. o ile pomost ten będzie mocno zmontowany i pod względem materjalnym i duchowym całkowicie dostosowany do ode-

grania tej roli, jaka mu przypadła w udziale ze względu na jego położenie geograficzne. Ufam, że Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, w skład której sfery zainteresowane powołały najświatlejszych swych przedstawicieli, zdając sobie sprawę ze swojej specjalnej misji gospodarczej i społecznej nad Bałtykiem, dołoży wszelkich starań, nie szczędząc wytężonej pracy, aby obu tym zadaniom w całej rozciągłości sprostać.

W obecnej przełomowej dla Izby chwili, kiedy po kilkuletniej owocnej pracy dawny skład Izby łącznie z jej dotychczasowem prezydjum ustępuje i kiedy zadania powyższe spadają na barki nowego znacznie zmienionego zespołu, stwierdzam, iż ustępująca Izba pozostawia po sobie bardzo poważny dorobek, który niewątpliwie ułatwi Izbie w jej nowej kadencji wywiązanie się z ciążących na niej zadań. Nie wdając się w szczegóły — co by zresztą musiało znacznie wykroczyć poza ramy niniejszego mego przemówienia — pragnę podkreślić iż dwa momenty uważam za najdonioślejsze wyniki zabiegów ustępującej Izby: przeniesienie siedziby Izby do Gdyni i rozszerzenie terenu jej działania na okręg Nadnotecki.

Przeniesienie siedziby Izby do Gdyni podkreśliło rolę Izby jako najbliższego strażnika interesów gospodarczych Polski nad morzem i przyczyniło się do pogłębienia jej prac w dziedzinie wykorzystania naszego dostępu do morza, zaś przyłączenie do terenu działania Izby tak poważnych ośrodków gospodarczych, jak przedewszystkiem Bydgoszcz i Inowrocław nietylko wzmocniło podstawy materjalne bytu Izby, nietylko wciągnęło okręg Nadnotecki w sferę bezpośrednich prac nad zagadnieniami morskiemi, lecz jednocześnie umożliwiło Izbie czerpanie materjału ludzkiego z tak bogatego rezerwoaru, jakim bezsprzecznie jest ten okręg — co niewątpliwie nie pozostało bez wpływu na oblicze Izby.

Doceniając zatem wyniki pracy ustępującej Izby, specjalnie zasługujące na podkreślenie ze względu na ciężkie warunki gospodarcze, jakie panowały w okresie jej kadencji, składam na ręce dotychczasowego Prezesa — Pana Inż. Korzona — serdeczne podziękowanie, a jednocześnie życzę Izbie w jej nowym składzie, aby znalazła w sobie dość energji, inicjatywy i wytrwałości, niezbędnych do opanowania stojących przed nią zadań w stosunku do całej Polski i powierzonego Izbie terenu.

Stosownie do § 44 Statutu Izby jako przedstawiciel Rządu otwieram pierwsze plenarne zebranie Izby i oddaję przewodnictwo w ręce najstarszego wiekiem radcy, jakim jest p. radca Alojzy Ruchniewicz.

Po tem przemówieniu zabrał głos dotychczasowy Prezes Izby p. inż. Napoleon Korzon dziękując za uznanie i zaznaczając, że osiągnięte wyniki prac Izby zawdzięczać należy zgodnej i intensywnej współpracy wszystkich członków Prezydjum i Radców Izby, nacechowanej głębokiem zrozumieniem ciążących na nich zadań i obowiązków.

Następnie Pan Wojewoda powołał najstarszego wiekiem Radcę Izby p. Alojzego Ruchniewicza do objęcia przewodnictwa na zebraniu. Po odczytaniu przez Dyrektora Izby Mgr. pr. Henryka Krupskiego paragrafów statutu Izbowego, dotyczących wyboru Prezydjum Izby, obecni na zebraniu 54 Radcowie Izby, z ogólnej ilości 55-ciu, dokonali wyboru Prezesa Izby. Na stanowisko Prezesa 50 głosami przy ogólnej ilości 54 głosujących (4 kartki oddano czyste) obrany został p. Stanisław Tor, Dyrektor firmy „Paged" w Gdyni. Po ogłoszeniu wyniku głosowania nowoobrany Prezes Izby wygłosił przemówienie treści następującej:

„Panie Wojewodo! Panie Komisarzu Rządu! Panowie radcowie!

Poczuwam się do obowiązku złożyć z tego miejsca moje serdeczne podziękowanie za zaszczycenie mnie wyborem na wysokie stanowisko prezesa Izby. Pragnę zapewnić, że dołożę wszystkich starań, aby okazane mi zaufanie przez panów, jako pełnomocnych przedstawicieli życia gospodarczego wielkich, a dla gospodarki państwowej ważnych połaci w całej pełni usprawiedliwić.

Odkładając na razie do bardziej odpowiedniego momentu nakreślenie programu wspólnej z panami pracy, chciałbym już teraz podnieść, że za główny cel tej działalności poczytywać będę jak najściślejsze zespolenie wysiłków wszystkich twórczych jednostek gospodarczych okręgu ku podźwignięciu i wzmożeniu tempa życia gospodarczego Pomorza, aby mógł on sprostać wymogom wyjątkowej chwili, w jakiej żyje nasze pokolenie.

Za jeden z najskuteczniejszych środków ku temu poczytuję nastawienie działalności gospodarczej okręgu Izby w kierunku morza, aby móc wykorzystać należycie możliwości, jakie nam daje bezpośrednie z niem zetknięcie się w naszym jedynym porcie suwerennym — Gdyni.

Jeżeli pod innemi względami w porównaniu do innych części państwa okręg nasz uważać można za upośledzony, to pod względem bliskości do naszego morza jesteśmy w położeniu przez samą naturę uprzywilejowanem.

Zadaniem do rozwiązania w najbliższej przyszłości będzie więc wykorzystanie tego uprzywilejowania w tym stopniu, aby nietylko zrównoważyło ono pewne cechy ujemne naszego okręgu, lecz nawet przechyliło szalę na naszą korzyść i naszą pomyślność.

Jeżeli ten problem wysuwam na czoło naszej przyszłej działalności, to z całą świa-

domością czynię to dlatego, że w siłach odżywczych wiatru od morza idącego ku nam widzę rękojmię odrodzenia i rozkwitu."

W dalszym ciągu zebrania nastąpił wybór siedmiu wice-Prezesów Izby od poszczególnych sekcyj Izby. W sekcji Przemysłowej obrani zostali P.P. Inż. Alfred Dziedziul (Chełmno) i Dr Konrad Kasperowicz (Bydgoszcz); w Sekcji Handlowej P. P. Bronisław Kentzer (Bydgoszcz), Tadeusz Marchlewski (Grudziądz) i Dr Władysław Smoleń (Gdynia) i w Sekcji Żeglugowo-Portowej P. P. Feliks Kollat i Inż. Władysław Rawicz Szczerbo.

# Kilka uwag o elewatorach zbożowych

*(na tle decyzji budowy elewatora w Gdyni)*

W połowie ubiegłego miesiąca odbyło się w Warszawie zebranie, które pod egidą Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych powzięło decyzję budowy elewatora zbożowego w porcie gdyńskim.

Sprawa elewatora zbożowego w Gdyni, jako wychodząca daleko poza obręb bezpośrednich zainteresowań naszego portu, ma dla należytej organizacji handlu zbożem znaczenie pierwszorzędne o charakterze ogólno-państwowym. To też uważamy za wskazane temu zagadnieniu, od szeregu lat debatowanemu, a nie znajdującemu dotąd praktycznego rozwiązania poświęcić kilka uwag.

Już w roku 1925 Międzynarodowy Kongres Rolniczy, który odbył się w Warszawie, uchwalił rezolucję treści następującej: „Zważywszy, że wybudowanie w portach rzecznych i morskich oraz w wielkich centralnych węzłach dróg kolejowych elewatorów zbożowych może pozwolić równocześnie na skupienie zboża w punktach najdogodniejszych dla handlu oraz na zapewnienie środków niezbędnych dla przechowywania ziarna, kongres wyraża życzenie, aby ustanowione zostały punkty koncentracyjne, gdzieby handel mógł się zaopatrywać w ziarno, dające najwięcej gwarancji przechowania i aby te punkty centralne zostały zaopatrzone w urządzenia techniczne, budzące zaufanie wytwórców i nabywców".

Pomimo, że już blisko dziesięć lat minęło od przyjęcia tej uchwały, każde niemal jej słowo w niczem nie utraciło na aktualności.

Polska, jako kraj przedewszystkiem rolniczy, mający za zadanie nietylko pokryć własną produkcją zboża całkowite zapotrzebowanie wewnątrz kraju, lecz również będąca krajem, w którego bilansie handlowym pozycja eksportu zboża zajmuje jedno z pierwszych miejsc, specjalnie powinna być zainteresowana w należytej organizacji handlu produktami rolniczemi, a pod tym względem elewatory zbożowe wogóle, projektowany zaś elewator w Gdyni, mogą odegrać rolę bardzo poważną.

Zastanówmy się przedewszystkiem nad znaczeniem elewatorów dla rynku wewnętrznego.

Polska ze względu na rozległość swego terytorjum i wynikających stąd różnic warunków klimatycznych oraz ze względu na różnorodność wydajności gleby nie zawsze może być równomiernie zabezpieczona w zboże we wszystkich swych dzielnicach; stąd wynika potrzeba transportowania zboża z jednej dzielnicy do drugiej; przy należytem ustaleniu punktów dla budowy elewatorów w najbardziej obfitujących w zboże częściach państwa, stworzenie w odpowiednich miejscach rezerwuarów zbożowych znacznie ułatwiłoby to zadanie. Pozatem skupienie znacznych zapasów zboża w punktach określonych, przyczyniłoby się do udogodnienia sprawy zaopatrywania formacyj wojskowych i samorządów, w zakres działalności których wchodzi również zaopatrywanie miast w produkty żywnościowe.

Uzyskanie pewności przez te organizacje, że w ściśle określonych punktach zawsze w potrzebnych dla nich ilościach będą mogły dostać zboże, przytem w ściśle określonych gatunkach, bowiem sortowanie i oczyszczanie zboża stanowi jedną z ważnych czynności elewatorów w chwili magazynowania, rozwiązać może niejedną trudność przy znacznych zakupach, ułatwiając przez to zagadnienie aprowizacyjne, a ponadto nadając transportowaniu zboża konsumcyjnego większą planowość.

Elewatory zbożowe są również poważnemi czynnikami w normalizacji transakcyj handlowych pomiędzy producentami a kupcami zbożowymi, zwłaszcza w tych wypadkach, gdy pierwsi składają zboże do elewatorów w związku z zaciągnięciem pożyczek zastawowych, które ze swej strony oczywiście znajdują znacznie pewniejsze zabezpieczenie w zbożu, złożonem w elewatorach, niż pozostającem w spichrzach samych producentów.

Lecz jedną z zasadniczych zalet funkcjonowania elewatorów zbożowych jest łatwość, pewność i wygoda transakcyj handlowych warantami, wydawanemi w chwili złożenia do nich zboża. Przy tych transakcjach bowiem przejście prawa własności towaru od producenta do kupca, i w dalszych stadjach manipulacyj handlowych jest niezmiernie uproszczone. Z chwilą dostania się tego rodzaju dokumentów na giełdę zbożową, ma się również do czynienia z dokumentem o treści zupełnie dokładnej i pewnej, przytem określającym gatunek towaru na mocy ogólnie ustalonych i przyjętych cech standaryzacyjnych.

W krajach o rozbudowanej sieci elewatorów zbożowych transakcje warantami zbożowemi na giełdach pod wieloma względami przypominać mogą transakcje przekazowe w bankach, gdyż złożone w elewatorach zboże określonego gatunku w jednem miejscu, może być przekazane do wydania z elewatora, znajdującego się w innem miejscu, niekiedy położonem o setki kilometrów, bez potrzeby transportu samego towaru.

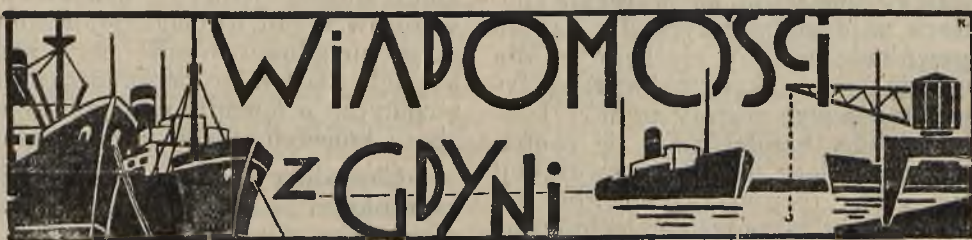
W warunkach polskich tego rodzaju udoskonalone sposoby handlu zbożem narazie nie wchodzą niestety w rachubę. Niemniej jednak fakt zainicjowania w Gdyni budowy elewatora zbożowego wszystkie te zagadnienia wysunąć może z czasem na porządek dzienny.

Decyzja budowy elewatora zbożowego w Gdyni pod jednym względem będzie miała poważne znaczenie, mianowicie przyczyni się do wytworzenia bardziej normalnych warunków dla eksportu zboża polskiego zagranicę. Jak wiadomo w roku ubiegłym eksport różnego gatunku zbóż drogą morską, a więc przez porty w Gdańsku i Gdyni wyniósł łącznie 747.848 ton, z czego na Gdańsk przypadło 746.737 ton i na Gdynię 1.111 ton. Widzimy więc, że pod tym względem rola Gdyni była minimalna, a te ilości zboża, jakie były tu przeładowane, mogą być niemal uważane za zjawisko w tych warunkach wypadkowe.

Tymczasem jak w Gdańsku, przystosowanym skądinąd do handlu zbożowego, podczas największego dowozu zboża wytwarzały się warunki niezmiernie skomplikowane z przechowaniem i przeładunkiem. Wiemy, że w tym celu dla przechowania zboża użyto magazyny najzupełniej na ten cel nienadające się, a znaczne ilości jego pozostawały na berlinkach, przez dłuższy czas oczekując czy to na przeładunek na statki czy na miejsce składowe bardziej odpowiednie.

Nie ulega wątpliwości, że projektowany elewator w porcie gdyńskim wyposażony zostanie w najbardziej nowoczesne urządzenia, dla oczyszczania i należytego przechowywania ziarna, co ze swej strony wpłynie dodatnio na uszlachetnienie naszego eksportu. Będzie on pod tym względem służył za wzór dla innych elewatorów, konieczność budowy których w odpowiednich połaciach kraju jest oczywista. Zagadnienie odpowiedniego rozplanowania sieci elewatorów w Polsce w związku z budową elewatora w Gdyni, jako punktu końcowego, będzie musiało również być wzięte pod rozwagę.

Finansowanie planu budowy sieci elewatorów zbożowych znajdzie spewnością swe rozwiązanie na płaszczyźnie, podobnej do tej, jaką widzimy przy realizacji akcji budowy dróg. Być może, że i kapitały zagraniczne, pochodzące z krajów importujących zboże polskie, przejawią zainteresowanie w tej dziedzinie. *L. G.*




## REKORDOWE OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC MARZEC 1935 R.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc marzec br. przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł rekordową cyfrę — 714.431 t. (w lutym 485.675,2 t.), z czego na obrót zamorski przypada 704.632 t. (w lutym — 483.664,3 t.) Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 138.538 t. (w lutym 72.111,5 t.), a na wywóz 566.094 t. (w lutym 411.552,8 t.) Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem i wnętrzem kraju wyniósł 9.799 t. (w lutym 2.010,9 t.)

Ogólne obroty towarowe w miesiącu marcu w porównaniu do ubiegłego miesiąca zwiększyły się o 228.755.8 t., natomiast w porównaniu do miesiąca marca ub. roku o 128.630,4 t.

Zaznaczyć należy, że w miesiącu marcu rb. osiągnięto rekordową cyfrę (714.431) przeładunku ogólnego oraz rekordową cyfrę importu zamorskiego (138.538 t.)

Szczegółową analizę obrotów towarowych portu podamy w następnym numerze.

## NOWA LINJA REGULARNA GDYNIA — PORTY HISZPAŃSKIE.

Polska Agencja Morska w Gdyni w imieniu firmy „J. Lauritzen“ z Kopenhagi zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję regularną, utrzymującą stałą komunikację między Gdynią a portami hiszpańskiemi w odstępach tygodniowych. Pierwszy statek na tej linji „Alfa“ odejdzie z Gdyni do Valencji i Barcelony dnia 3 kwietnia br.

## LINJA REGULARNA GDYNIA—MANCHESTER—LIVERPOOL.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez firmę „Reinhold" w Gdyni nowa linja regularna utrzymująca stałą komunikację okrętową w odstępach tygodniowych między Gdynią — Gdańskiem — Manchester'em i Liverpool'em. Pierwszy statek tej linji „Knud" przybędzie do Gdyni dnia 11 kwietnia br.

## LINJA REGULARNA PRZYBRZEżNO — MORSKA.

Lloyd Bydgoski S. A. uruchomił od 20 marca br. stałą regularną linję przybrzeżno-morską między Gdynią i Gdańskiem dla przewozu towarów. Na linji tej kursować będą statki, lichtugi morskie oraz barki, których odjazdy z Gdyni do Gdańska przewidziane są co środę i piątek każdego tygodnia, a w razie potrzeby także poza ustalonemi terminami.

Linja przybrzeżna ma na celu udogodnienie przewozu towarów drobnicowych i masowych zarówno oclonych jak i tranzytowych między Gdynią a Gdańskiem.

## STATEK TURECKI W GDYNI.

Dnia 4 kwietnia br. przyszedł do Gdyni statek turecki „Erol" o pojemności 2.478 t. r. br., należący do firmy M. Lufti z Istambułu. Statek powyższy stoi obecnie przy nabrzeżu Duńskiem i ładuje węgiel taśmowcem „Skarbopolu". Kapitan statku (Halid) oraz prawie cała załoga są narodowości tureckiej. Zaznaczyć należy, że jest to dopiero trzeci statek, jaki pod banderą turecką przychodzi do portu gdyńskiego.

## KONSULAT PERUWIAŃSKI W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej udzielił egzekwatur p. Józefowi Wierusz-Kowalskiemu jako konsulowi honorowemu Republiki Peruwiańskiej na obszar m. Gdyni z siedzibą w Gdyni. Biuro konsulatu mieści się na Kamiennej Górze przy ul. Piotra Skargi 9 (tel. 17-60).

# WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

## ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE ZWIĄZKU CEGIELŃ.

Dnia 29 marca w Bydgoszczy odbyło się pod przewodnictwem prezesa inż. Dziedziula roczne walne zebranie Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły, obejmującego cały teren Izby P. - H. w Gdyni.

Po przyjęciu sprawozdania Zarządu i Komisji Rewizyjnej udzielono absolutorjum Zarządowi i uczczono przez powstanie, po przemówieniu przewodniczącego, pamięć zmarłego długoletniego b. prezesa Związku śp. Maksa Falcka. Do Zarządu ponownie wybrano cały poprzedni Zarząd z prezesem inż. A. Dziedziulem i wiceprezesem inż. J. Handzelewiczem na czele.

Szeroko omówiono sytuację na rynkach ceramicznych, które. pomimo zwiększonego popytu, wykazują stan niezadawalniający. Na rynkach panuje dotąd znaczna nadprodukcja, co w rezultacie doprowadza do katastrofalnych obniżek cen, osobliwie dla cegielń, leżących daleko od rynków zbytu: Warszawy i Gdyni z Wybrzeżem. Profitują tylko cegielnie, leżące w pobliżu tych rynków, natomiast dla cegielń dalszych sytuacja jest wysoce niepomyślną.

Eksport do Anglji okazał się niemożliwym wskutek niemożności znalezienia odpowiedniego tonażu żaglowego oraz nader niskich cen w Anglji. Przewóz kolejowy na dalsze odległości jest również niemożliwy wskutek wysokich stawek przewozowych. Wszelkie starania na terenie P. R. K. oraz Min. Kom. o obniżkę frachtów dotąd pozostały bez rezultatu, co ogromnie utrudnia sytuację tut. cegielnictwa.

Rozpatrzono sprawę praktykantów oraz obozów przysposobienia gospodarczego. Zebrani do tej sprawy odnieśli się przychylnie i przyrzekli w miarę możliwości poprzeć tą słuszną akcję Min. P. i H.

Tak samo wyrażono gotowość poprzeć budowę Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie darowizną w materjale ceramicznym. Dotąd cegielnie na terytorjum Związku ofiarowały około 300.000 szt. cegły i należy oczekiwać dalczych ofiar.

Omawiano wysokość podatku obrotowego od wywozu cegły na terytorjum W. M. Gdańska, który jest wyższy od podatku w kraju. Cegielnie gdańskie od wywozu do Polski zwolnione są od tego podatku, co umożliwia im konkurencję z zakładami polskiemi. W tej sprawie zwrócono się do Min. Skarbu z odpowiednim wnioskiem.

Na zakończenie przewodniczący, po zapoznaniu obecnych z komunikatami Izby P. - H., podkreślił ścisłą współpracę Związku z: Izbą P. - H., w której zasiada obecnie 4 radców związanych z przemysłem ceramicznym, jak również z Okręgowym Zw. Pracodawców i Zw. Fabrykantów w Bydgoszczy.

## DYPLOM UZNANIA DLA F-my B. HOZAKOWSKI.

Z okazji przypadającego w roku bieżącym 30-lecia istnienia firmy B. Hozakowski w Toruniu, Izba nasza nadała jej dyplom uznania, składając równocześnie gratulacje, oraz życzenia dalszej, długiej i owocnej pracy.

# WIADOMOŚCI MORSKIE

## PORTY FRANCUSKIE W R. 1934.

W roku ubiegłym 89 portów francuskich razem zanotowało lekkie zmniejszenie tonażu i liczby statków na wejściu i wyjsciu, zmniejszenie również nieznaczne, ruchu pasażerów na wejściu i wyjściu, zmniejszenie ruchu towarów na wejściu z 35.073 ton w roku 1933 na 34.676.671 ton w roku 1934, wreszcie procentowo dość poważne zwiększenie ruchu towarów na wyjściu z 10.074.171 ton w r. 1933 na 11.149.849 ton w r. 1934.

W ruchu towarowym pierwsze miejsce zatrzymał Rouen z 8.133.622 t., drugie Marsylja z 8.060.731 t. towarów na wejściu i wyjściu. Z jedynym wyjątkiem r. 1932, kiedy Marsylja zajęła pierwsze miejsce, klasyfikuje się ona stale na drugiem miejscu, po Rouen.

Trzecie miejsce, jak zwykle, przypadło Havre z 5.183.409 t., czwarte Dunkierce, która w r. 1933 była cofnięta na piąte miejsce, natomiast port Bordeaux utracił swe czwarte miejsce i zajął piąte.

Całkiem inny obraz się przedstawia przy klasyfikacji według tonażu statków na wejściu i wyjściu. Pierwsze miejsce zajmuje Marsylja z 33.342.000 t. r. netto, drugie w dalekim odstępie Havre z 21.278.000 t. r. n., trzecie Cherbourg z 13.467.000 t., jako port wyjścia lub zawijania po drodze szybkich transatlantyków, potem w dalekim odstępie Dunkierka i Boulogne (znów port pasażerski).

Statystyka francuska wykazuje dobitnie, że ani wagowa ilość ładunku, ani tonaż odwiedzającego port tonażu nie charakteryzują wystarczająco względnego znaczenia i roli któregokolwiek portu.

## ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE W PORCIE KRÓLEWIECKIM ZA R. 1934

Całkowity obrót towarowy w porcie Królewieckim za r. 1934 wyniósł 2.698.890 t., z czego na przywóz przypada 1.791.999 t. i na wywóz 906.891 t. W porównaniu do roku 1934 obroty morskie wzrosły na przywozie o 362.380 t. i na wywozie o 183.925 t.

## PROJEKT BUDOWY PORTU W TEL-AVIV.

Tel-Aviv, o ludności przeszło 150-tysięcznej, położone przy ujściu rzeki żeglownej Jarkon, ma być odpowiedniem miejscem dla urządzenia nowoczesnego portu. To też towarzystwo dla popierania rozwoju Tel-Aviv weszło w kontakt z grupami żydowskich kapitalistów w Anglji i w Paryżu celem wciągnięcia ich do tego przedsięwzięcia, wymagającego udziału dużych kapitałów.

## 50-LECIE HAMBURGER FREIHAFEN LAGERHAUS GESELLSCHAFT.

W marcu rb. towarzystwo składowe Hamburger Freihafen Lagerhaus Gesellschaft, założone w r. 1885, obchodziło 50-lecie swego istnienia. Powodem jego powstania było wcielenie pod wpływem kanclerza Bismarka całego portu i miasta Hamburga do celnego związku ogólno-niemieckiego (podobnie jak cały obszar gdański jest wcielony do celnego obszaru polskiego). Wolne Miasto Hamburg założyło więc osobną strefę nazwaną wolnym portem i administrowaną przez Hamburger Freihafen Lagerhaus Gesellschaft, które upoważnione zostało do budowy i zarządu magazynów i innych budynków, potrzebnych dla obsługi wolnego portu.

W chwili obecnej wydział „Magazyny" tego towarzystwa dysponuje powierzchnią 221 tys. metrów kwadr.: prócz tego towarzystwo dzierżawi od innych firm około 34 tys. m. kw. pomieszczeń biurowych i 264.800 m. kw. magazynów. Od 1 kwietnia br. towarzystwo wzięło również w dzierżawę nabrzeża wolnego portu, administrowane dotąd przez państwowy zarząd nabrzeży.

## WIELKIE ZAKUPY STATKÓW PRZEZ Z. S. R. R. W HOLANDJI.

Od początku roku bieżącego Z. S. R. R. zakupił w Holandji nie mniej jak 20 statków różnej pojemności. Ostatnio dokonana została tranzakcja na kupno 7 statków od towarzystwa holenderskiego „Nederland Lloyd" o ogólnym tonażu brutto 25.771 ton.

Z poprzednio dokonanym zakupem około 69.000 ton. Z. S. R. R. zwiększył tonaż swej floty handlowej o blisko 95.000 ton kosztem Holandji. Obecnie nabyte statki należą przeważnie do starszego typu budowy 1919—1921 roku. Po ich sprzedaży towarzystwo holenderskie „Nederland Lloyd" nie posiada więcej statków. Cały nabyty przez Z. S. R. R. tonaż ma być przeznaczony głównie dla transportu drzewa.

## „LEVIATHAN" BĘDZIE WYCOFANY Z RUCHU.

United Stes Lines ponownie zwróciły się do rządu o zezwolenie na wycofanie z ruchu

„Leviathana“, którego eksploatacja przynosi olbrzymie straty. Od dłuższego już czasu towarzystwo proponuje budowę nowego transatlantyku o pojemności 30.000 ton, o szybkości o kilka węzłów większej niż u statków „Manhattan“ i „Washington“ o nośności 25.000 ton, zbudowanych w latach 1932 i 1933.

### NIE TYLKO PRZEDŁUŻANIE ALE I SKRACANIE OKRĘTÓW.

Od szeregu lat stosowane jest, przeważnie w celu nadania statkom odpowiedniejszego kształtu dziobu i przez to większej szybkości przedłużanie kadłubów istniejących okrętów. Obecnie w Anglji zastosowano wręcz przeciwnie — skrócenie długości okrętu. W Middlesborough skrócono średniej wielkości statek „Malhura“ o 11 metrów, poświęcając 500 brutto ton rejestrowych jego pojemności, w imię oszczędności, gdyż właściciele statku nie mają wystarczającej ilości frachtów i z krótszym statkiem wyjdą lepiej. Trzy dalsze statki tegoż towarzystwa również zostaną skrócone.

### PRZEWÓZ WINA W STATKACH CYSTERNOWYCH.

Pomiędzy Algierem a portami francuskiemi od kilku tygodni kursuje statek cysternowy „Bacchus“, specjalnie przystosowany do przewozu wina w cysternach. Po płynnej gumie i najgęściejszych olejach, oraz po smalcu przyszła kolej na przewozy w cysternach — wina. W tym wypadku jednakże oszczędność nowego sposobu przewozu wywołuje poważny opór, ze względu na utratę pracy przez dużą ilość osób.

Rada miejska Rouen stwierdziła, że przy 90.000 ton przywozu wina przez ten port strata możliwości fizycznej pracy przy nowym sposobie będzie olbrzymia. Już sam statek cysternowy, nawet niewielki, zastępuje cztery statki załadowane beczkami z winem. Jeden statek przewozi 5.000 beczek i wymaga pracy 50 ludzi przy 4—5 dźwigach, na brzegu pracuje jeszcze 60 ludzi. Praca trwa 3 dni. Dochodzi ładowanie próżnych beczek, fabrykacja beczek itd., itd.

Zaproponowano więc specjalną opłatę dla statków przywożących wino w cysternach, pozbawienie właścicieli ich kredytów na budowę, zakaz przywozu takich statków z zagranicy. Po tych decyzjach komisja marynarki handlowej Izby Deputowanych uchwaliła wniesienie projektu ustawy, wprowadzającej podatek na wino przewożone na statkach cysternowych.

## WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

### WYMIANA TOWAROWA POLSKO-FIŃSKA W R. 1934

Fińsko-polski bilans handlowy w okresie styczeń — grudzień 1934 r. przedstawiał się następująco:

(w markach fińskich 1 zlp. = 8 Fmk.):

| | 1934 | 1933 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Import do Finlandji . . . | 131.628.521 | 131.578.568 | 95.537.908 |
| Eksport do Polski . . . | 7.103.309 | 7.502.678 | 8.255.668 |
| Nadwyżka importowa . . . | 124.525.212 | 124.075.890 | 88.282.242 |
| Cały obrót . . . | 138.731.830 | 139.081.246 | 104.793.574 |

Powyższe zestawienie wykazuje z jednej strony wzrost aktywności bilansu handlowego na korzyść Polski o 449.320 Fmk., z drugiej zaś spadek ogólnej wartości całego obrotu handlowego fińsko-polskiego o 349.416 Fmk. Spadek ten spowodowany został dalszem zmniejszeniem się wartości eksportu fińskiego do Polski (o 399.369 Fmk.). Ogólna wartość importu fińskiego z Polski wykazuje pozatem tylko drobną zwyżkę wartości (49.953 Fmk.).

Po pomyślnym rozwoju naszego eksportu do Finlandji w I i II kwartale r. ub. nastąpiło w III kwartale pewne odprężenie w intensywności naszego wywozu do Finlandji. — Przedewszystkiem zmniejszył się import węgla i zbóż z Polski.

Polska zajmowała w roku 1934 i w r. 1933 9-te miejsce wśród importerów fińskich.

Po stronie eksportowej zajmowała Polska w r. 1934 — 21-e miejsce wśród krajów odbiorczych towarów fińskich, zaś w roku 1933 — 20-te miejsce, które to miejsce zajęła w r. 1934 Łotwa.

Aktywność naszego bilansu handlowego w stosunku do Finlandji wpływa niewątpliwie hamująco na dalszą ekspansję polską na rynku fińskim.

Niektóre polskie standartowe artykuły, które zdobyły sobie dobrą opinję, z roku na rok zdobywały sobie coraz większy rynek zbytu w Finlandji. Do nich należą m. in. otręby (mąki poślednie), chemikalja, nawozy sztuczne, dębina, metale i wyroby metalowe.

### CLENIE OTRĄB I MĄK POŚLEDNICH W FINLANDJI.

Rada Ministrów Finlandji, na wniosek Ministerstwa Rolnictwa, wydała w dniu 16-go lutego r. b. rozporządzenie, według którego jedynie następujące mąki poślednie i otręby będą clone według pozycji 49 ex fińskiej ta-

ryfy celnej z roku 1935 (Fmk. 0.30 za kg. brutto):

a. produkty mączne pszenne i żytnie, do których nie są domieszane środki mineralne;

b. produkty mączne pszenne i żytnie, których zawartość popiołu wynosi conajmniej 3.2% suchej substancji danego towaru.

c. produkty mączne pszenne i żytnie, do których nie dosypano ziarna lub niepytlowej mąki;

d. produkty mączne pszenne i żytnie, które przy „sitowaniu" przez sito jedwabne 9xx pozostawiają mąkę, której zawartość popiołu stanowi poniżej 10% suchej substancji danego produktu;

e. produkty mączne pszenne lub żytnie, które zostały przez farbowanie denaturowane, za wyjątkiem mąk, których zawartość popiołu stanowi conajmniej 4,5% suchej zawartości produktu, i których produkt mączny, „sitowany" przez sito jedwabne 9xx wykazuje conajmniej 3% zawartości popiołu suchej substancji produktu.

W wypadkach wątpliwych mogą być clone według poz. 49 fińskiej taryfy celnej, mączne produkty pszenne, jeżeli zawierają maksimum 45% krochmalu suchej substancji (podług Ewers'a), oraz mączne produkty żytnie, jeżeli zawierają maksimum 40% krochmalu suchej substancji, które to produkty są denaturowane przez farbowanie zgodnie z istniejącemi przepisami. Nie dotyczy to jednak farbowania produktów mącznych, których zawartość substancji suchej krochmalu nie przekracza 33%.

Inne mąki poślednie poza pszennemi i żytniemi clone są według poz. 49. Taryfy Celnej, jeżeli zawartość popiołu wynosi conajmniej 4,5% suchej substancji towaru.

Fińskie Ministerstwo Rolnictwa zainicjowało powyższe rozporządzenie, celem uniemożliwienia sprzedaży importowanej mąki poślednej w handlu wolnym, (po odpowiedniem ositkowaniu) jako mąki chlebowej.

## REGULOWANIE UBOCZNYCH KOSZTÓW OBROTU TOWAROWEGO W NIEMCZECH.

Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung wydała okólnik, który uzupełnia zarządzenie poprzednie.

Przy szczególnej regulacji prywatnych interesów rozrachunkowych, przeprowadzonej przez Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung w grudniu 1934 okólnikiem Nr. 177/34, nie zostały uwzględnione te interesy rozrachunkowe, przy których zobowiązania powstałe z importu towarów rozrachowywane być mogą z wierzytelnościami powstałemi ze świadczeń usług, zaś wierzytelności z tytułu eksportu towarów z zobowiązaniami ze świadczeń usług.

Okólnikiem, rozesłanym do urzędów dewizowych i urzędów nadzoru Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung reguluje obecnie szczegółowo te rozrachunki — przyczem uwzględnione zostały wszelkiego rodzaju postanowienia obowiązujące w układach rozrachunkowych z poszczególnemi krajami.

Okólnik rozróżnia przedewszystkiem z jednej strony interesy rozrachunkowe prywatne, przy których wierzytelności z obrotu towarowego rozrachowywane być mogą z zobowiązaniami z tytułu kosztów ubocznych innych interesów towarowych i odwrotnie, oraz takie, — przy których tylko pewien określony rodzaj kosztów ubocznych głównego zobowiązania towarowego podlega rozrachunkowi.

## WARUNKI PŁATNOŚCI I NALEŻNOŚCI ZABLOKOWANE W GRECJI.

Mimo obecnych komplikacyj politycznych, ujawniających się w Grecji, nie zaszły żadne zmiany w zakresie płatności, przekazów bankowych, gwarancyj, otwierania kredytów i t. p.

Dodać należy, że wierzyciele zagraniczni, którzy nie uzyskają do dn. 26 kwietnia rb. spłaty 60% należności „zamrożonych", t. j. powstałych z tytułu dostaw towarowych, dokonanych przed 27 kwietnia 1932 r., mogą dochodzić przysługujących im sum w drodze sądowej i ubiegać się o zapłatę reszty w wys. 40%, ta ostatnia jednak kwota (w drachmach) może być jedynie zużyta na zakup towarów greckich.

Akcja sądowa nie może być jednak wdrożona w tych wypadkach, zresztą bardzo rzadkich, kiedy Bank Grecki odmówił przydziału dewiz poszczególnym firmom.

## NAWIĄZYWANIE STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z MAROKKIEM.

Wobec coraz większego zainteresowania się eksporterów polskich możliwościami zbytu na rynku marokkańskim, gdzie nie mają dotychczas zastosowania żadne ograniczenia importowe, należy zwrócić uwagę na konieczność prowadzenia w stosunkach z kupiectwem w Marokku francuskiem korespondencji w języku francuskim względnie angielskim. Stosunkowo mało są w użyciu kupiectwa marokkańskiego inne języki europejskie, a przedewszystkiem dotyczy to specjalnie języka niemieckiego. Ten ostatni, jest wyjątkowo rzadko używany przez importerów marokkańskich przedewszystkiem ze względu na fakt, że w okresie powojennym aż do 1933 roku obywatele niemieccy nie mieli prawa pobytu w Marokku; od dwóch lat wprawdzie wizy na wyjazd do Marokka na przeciąg 6-ciu miesięcy obywatele niemieccy otrzymują, lecz pewne ograniczenia odnośnie pobytu nadal istnieją.

Ponieważ konkurencja na rynku marokkańskim daje się specjalnie silnie odczuwać, wobec tego w dążeniach do nawiązania stosunków celem eksportu należy unikać prowadzenia korespondencji po niemiecku, gdyż na oferty takie kupcy w Marokku bardzo często wogóle nie reagują. Na fakt ten należy zwrócić specjalną uwagę, gdyż zdarzają się nadal wypadki, że eksporterzy polscy piszą do firm marokkańskich w języku niemieckim, dziwiąc się następnie, iż nie otrzymują odpowiedzi.

Oferty firm zagranicznych, pragnących eksportować do Marokka, winny być składane we frankach francuskich cif Casablanca, a definitywne nawiązanie stosunków jest zwykle ponadto zależne od obejrzenia próbek. *(P. I. E.)*

## SYTUACJA NA RYNKU MEBLI GIĘTYCH W SYRJI.

Wprowadzona w lutym 1933 r. zmiana stawki celnej na meble gięte polegała na ustanowieniu cła specyficznego wynoszącego 360 franków od 100 kg. netto, zamiast stosowanej przedtem taksy „ad valorem" wynoszącej 25%. W praktyce dało to zwiększenie obciążenia celnego o ca 30%, wywołując tem samem łatwo zrozumiały sprzeciw ze strony zainteresowanych kupców i importerów syryjskich. Wszelkie starania podjęte przez nich nie dały, jak dotąd, pozytywnego wyniku, pomimo dosyć ważnego argumentu, iż barjera celna nie wpłynęła w danym wypadku na szybszy rozwój rodzimego przemysłu.

Produkcja krajowa mebli giętych, rozporządzająca dawniej jedynym warsztatem, jest dziś reprezentowana zaledwie przez dwa przedsiębiorstwa o stosunkowo bardzo niewielkiej wydajności. Rozbudowa tej gałęzi przemysłu wymagałaby bowiem nietylko znacznych inwestycyj, lecz i kwalifikowanych sił robotniczych. o które w Syrji dosyć trudno. Wyroby krajowe są gorszej jakości od zagranicznych i konkurować z niemi nie są w stanie, nawet przy niższej cenie. Pomimo to, władze mandatowe nie godzą się na złagodzenie powyższego rozporządzenia, prawdopodobnie w dążeniu do ochrony rzemiosła, na dużą skalę uprawianego w Syrji w dziedzinie meblarskiej i koszykarskiej, do którego musiał zwrócić się konsument, nie mogąc zaspokoić swego zapotrzebowania na meble gięte ani w drodze importu, ani przez zakup towaru krajowego.

Dokładny obraz sytuacji daje poniższe zestawienie, w którem za rok 1934 podano jedynie najważniejsze cyfry, wobec braku nieopublikowanych jeszcze w całości danych statystycznych:

| Kraj pochodzenia | 1932 | 1933 | 1934 | 1932 | 1933 | 1934 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | ilość w kilogr. | | | wartość w L. L. S. | | |
| Polska . . . . . | 95554 | 31565 | 27863 | 28685 | 10047 | 8343 |
| Austrja . . . . | 28667 | 8907 | 5233 | 9526 | 3182 | 1315 |
| Czechosłowacja . . | 12857 | 14994 | 3254 | 4756 | 4511 | 1554 |
| Włochy . . . . | 4016 | 859 | — | 793 | 305 | — |
| Egipt . . . . . | 1594 | 158 | — | 219 | 21 | — |
| Palestyna . . . . | 1865 | — | 401 | 790 | — | 146 |
| Jugosławja . . . . | — | 4540 | 4742 | — | 1217 | 1133 |
| Holandja . . . . | — | — | 1400 | — | — | 319 |
| Inne kraje . . . | 2430 | 4476 | 184 | 973 | 1186 | 67 |
| Razem . . . . | 146973 | 65499 | 44077 | 45742 | 20479 | 12878 |

Niewątpliwie, w przeważającej mierze wskutek zwiększenia stawki celnej, w ciągu dwu lat, całkowity import mebli giętych spadł, tak co do wagi, jak i co do wartości o około 70%. W tym samym stosunku zmniejszył się również i wwóz towaru polskiego, którego udział w ogólnym imporcie pozostał na tym samym poziomie (około 60%), podczas gdy obroty innych krajów zmalały w znacznie większym stopniu, np. Austrji o 80% Czechosłowacji — 75% it. p.

Na specjalną uwagę zasługuje pojawienie się na rynku syryjskim, już po podwyżce taryfy celnej na meble gięte, nowego konkurenta, a mianowicie Jugosławji. Odnośne cyfry statystyczne są jeszcze bardzo nikłe, lecz w r. ubiegłym zaznaczył się nawet wzrost ogólnej wagi importu, a tem samem i ilość wwiezionych do Syrji mebli. Wprawdzie łączna ich wartość jednocześnie nieco spadła, lecz wskazywałoby to tylko, iż poczyniono daleko idące wysiłki w kierunku obniżenia ceny.

Pierwszą próbę importowania tego artykułu przeprowadziła w r. 1934 również Holandja.

Zaznaczyć wypada, że przewidywania co do wzmożenia się importu mebli giętych wyrobu palestyńskiego, wolnych jak wiadomo od opłat celnych, dotąd się nie sprawdziły. Wprost odwrotnie, z przyczyn prawdopodobnie niezależnych od warunków panujących na rynku syryjskim, import ten wogóle nie figuruje w statystyce z r. 1933, a w roku następnym odbywał się w tak znikomych rozmiarach, że można go zupełnie pominąć. Wynika stąd, że meblarski przemysł palestyński nie był w stanie wykorzystać pomyślnej dlań konjunktury. *(P. I. E.)*

## MOŻLIWOŚCI ZBYTU DREWNIANYCH POSTUMENTÓW DO LAMP W HOLANDJI.

W Holandji są obecnie w modzie prostokątne w stylu „moderne" żyrandole i wysokie postumenty do lamp z drzewa zwykłego fornierowanego orzechem i dębem.

Żyrandole są wolne od wszelkich ograniczeń importowych. Postumenty do lamp, są wolne do przywozu tylko wtedy, jeżeli nie są połączone ze stolikiem, czy też z półką, wte-

dy bowiem zaliczane są do mebli, objętych jak wiadomo kontyngentem.

Wysokość takich postumentów jest ca 170, 175 cm. Jest to prostokątna kolumienka objętości kilku do kilkunastu centymetrów, stojąca na niskiej podstawce.

Postumenty te używane są dla wysokich lamp, stojących na podłodze.

Dostawy należy uskuteczniać bez lamp, natomiast pożądane jest zaopatrzenie postumentów i żyrandoli w armaturę elektryczną.

## ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 MARCA DO 17 MARCA 1935 R.

BOLIWJA. Nowy dekret dewizowy uznaje dotychczasowy handel dewizami na t. zw. „czarnej giełdzie" za wolny obrót dewizami. Po kursie oficjalnym muszą być nadal odstępowane Bankowi Centr. dewizy w 52—56% pochodzące z eksportu cyny oraz 5% z eksportu innych produktów krajowych. Z tych kwot są regulowane przedewszystkiem potrzeby państwa, następnie zaś Junta de Control może przydzielać dewizy na import towarów niezbędnych do życia, których ceny sprzedażne podlegają ścisłej kontroli państwa. Inne artykuły nie uzyskują dewiz po kursie oficjalnym i mogą być pokrywane tylko po kursie wolnym, co jednak jest trudnem ze względu na małą ilość dewiz na wolnym rynku.

BELGJA. Rząd belgijski skontyngentował wwóz emaljowanych wanien i butelek szklanych (poz. 844) z ważnością od dnia 24. II. 35. Rozporządzenie obejmuje butelki i buteleczki zwykłej formy o pojemności więcej niż 25 centylitrów do 12 litrów.

BUŁGARJA. Min. Skarbu wydało rozporządzenie do urzędów celnych, aby paczki, adresowane do osób prywatnych, które zawierają prezenty małowartościowe i nie będące przedmiotem handlu, zwolnione były od cła, o ile nie zawierają przesyłek walutowych. Dotyczy również przesyłek i materjałów reklamowych firm handlowych, o ile za te przesyłki wysyłający nie pobiera opłaty.

Do tej pory przedstawiciele firm zagranicznych byli zmuszeni nie przyjmować od swych firm takich przesyłek ze względu na wysokie cło.

CZECHOSŁOWACJA. Min. Finansów ogłosiło, że tylko w ciągu 6 mies. od dnia oclenia towaru może być przez Urząd Celny pobrana dodatkowa opłata. Po tym terminie nadesłane żądania opłaty są nieważne.

Z ważnością od 10 marca 1935 roku zostały obniżone dodatkowe cła na pszenicę — 18 kc. (dotychczas 20 kc.), żyto — 30 kc. (dotychczas 31 kc.), jęczmień — 29 kc. (dotychczas 31 kc.) i owies — 26 kc. (dotychczas 27 kc.) za każde 100 kg brutto.

W Min. Handlu odbyło się posiedzenie w sprawie podwyżki cła ochronnego na celofan z 260 kc. na 1200 kc. za 100 kg. Projekt podwyżki odrzucono.

Z dniem 12. III. 35. Min. Handlu zezwala na przywóz suszonych fig, cytryn, pomarańczy, migdałów, orzechów, sardynek, gazów trujących, terpentyny, konopi, surowego jedwabiu, sztucznego jedwabiu. Wymagane jest jednak przedłożenie zezwolenia przywozu.

EKWADOR. W myśl dekretu z dnia 25. I. 35 r. ustanowiono cenę jednego dolara za 6 sztuk faktur konsularnych w walucie kraju, w którym konsulat się znajduje. Za odpis faktur urzędy celne Ekwadoru pobierają 1 sucre, a konsulaty 2 sucre za każdą stronę.

FRANCJA. Wobec dotychczas niejednokrotnie niewłaściwie stosowanej interpretacji przez Urzędy celne pozwoleń przywozowych na węgiel. Generalna Dyrekcja Ceł rozporządzeniem z dnia 21. II. 35. ogłosiła, że wydaje się zezwolenia na następujące gatunki węgla: 1 - węgiel kamienny, 2 - brykiety z węgla kamiennego, 3 - brykiety z węgla brunatnego, 4 - koks.

Urzędy celne w myśl rozporządzenia będą zatrzymywać transporty nieodpowiadające danym zawartym w zezwoleniach przywozu.

Na skutek panującego kryzysu i nacisku opinji publicznej, rząd francuski dekretem z dn. 8. II. 35 r. wydał cały szereg rozporządzeń dotyczących pobytu cudzoziemców na obszarze Francji. Między innemi ustalił zasadę, iż czasokres karty pobytu winien pokrywać się z terminem kontraktu pracy.

Dekretem z dnia 26 lutego rb. rząd francuski wyznaczył kontyngent na import lnu do Francji w roku 1935 w wysokości 45.000 ton.

KOLONJE FRANCUSKIE. Francuskie Min. Kolonji wydało rozporządzenie według którego 1) towary zagraniczne przy wwozie do Nowej Kaledonji mają być zaopatrzone w świadectwa pochodzenia, 2) — została podniesiona stawka celna na kartofle.

HISZPANJA. Przydział dewiz dla towarów polskich następuje w terminie od 30 do 60 dni od wniesienia podania. Przy regulowaniu płatności wobec innych krajów warunki przydziału dewiz są znacznie gorsze.

HOLANDJA. Na zasadzie rozporządzenia z dn. 14. II. 35 r. obniżony został kontyngent na przywóz chustek i koszul męskich z 50% przeciętnej ilości lat bazowych 1930 i 31 na 30%.

INDJE HOLENDERSKIE. Od dnia 12. III. 35 r. został zatwierdzony kontyngent na przywóz elektrycznych żarówek na czas 10 mies. Dla lampek kieszonkowych i rowerowych 5 miljonów sztuk. dla automobilowych 117.000 sztuk, dla zwykłych 2,667,000 sztuk 55% dwu ostatnio wymienionych sprowadzane będzie z firmy Philips z Holandji.

INDOCHINY. Rząd w Indochinach proponuje, aby zmiany taryfy celnej francuskiej z dn. 7. II. 35 do Nr. 115 (żywica, terpentyna, itp., gumy i bursztyny) nie dotyczyły Indochin, natomiast, aby obowiązywały stawki celne specjalnej taryfy. W terminie trzech miesięcy rząd francuski może przyjąć lub odrzucić ten wniosek.

LITWA. Kontyngent przywozu bekonów z Litwy do Anglji wynosić będzie na przeciąg pierwszych 4 miesięcy br. 54.575 cwt.. wobec 111.896 — w tymże okresie 1934 r.

Na wniosek Ministerstwa Skarbu może Rząd na zasadzie orzeczenia Komisji Handlu Zewnętrznego wyznaczyć opłatę dla importerów. Również Komisja ma prawo udzielić licencji i określić wysokość jej opłaty. Importerzy, którzy sprowadzają produkty podlegające systemowi licencji zobowiązani są opłacać jednorazową roczną stawkę licencyjną. Poza powyższą opłatą licencyjną importerzy opłacają patent i podatek importowy w zależności od samej wartości sprowadzanych przez nich towarów. Importerzy podzieleni zostali na grupy, z których każda opłaca inną stawkę licencyjną.

ŁOTWA. Rada Ministrów przyjęła nową kodyfikację ustaw o obrocie dewizowym i towarowym. Zasadniczo przepisy dewizowe nie uległy zmianom, jednak uprawnienia komisji walutowej zostały rozszerzone, zwłaszcza w kierunku prowadzenia ścisłej kontroli tranzakcji i prawa wglądu w księgi handlowe. Nowa ustawa obowiązuje od 15. III. 35.

NIEMCY. Z dniem 25. III. 35 r. wchodzi w życie nowe rozporządzenie dotyczące przedłużenia do dnia 31. VII. 35 r. zniżek celnych na paszę zieloną, słomę, smalec, melasę, koniczynę, pozostałości krochmalu i wytłoczyn.

PORTUGALJA. W myśl dekretu z dnia 27. II. 35 roku zmieniony został art. 77 rozporządzenia wykonawczego do taryfy celnej; a mianowicie, aby umożliwić klasyfikację aparatów, maszyn i urządzeń. urzędy celne powinny wymagać wyjaśnień do jakiego celu służą, dokładnego opisu części składowych, oraz przedłożenia rysunku. — Art. 77 A. Aparaty, maszyny i urządzenia przesyłane w oddzielnych paczkach

mogą również być klasyfikowane. o ile ustępujące formalności zostaną wykonane:

1 — nadawca winien się zobowiązać pisemnie w określonym terminie przesłać całą maszynę,

2 — nadawca winien stopniowo wpłacać odnośne cło lub zabezpieczyć je kaucją.

O ile w naznaczonym terminie maszyna nie zostanie całkowicie przesłana, to cło za już wysłane poszczególne części pobiera się wg. punktu drugiego.

WENEZUELA. Rozporządzeniem z dn. 21. I. 35 roku ustanowiono następujące nowe stawki celne: oddzielne skrzynie, złożone lub składające się z cienkich płyt drewnianych, wzmocnione drutem i przeznaczone specjalnie na wywóz mięsa i suszonego mięsa krajowej produkcji 1 klasa celna z 50 proc. ulgą. Skrzynie takie muszą być oznaczone nazwą towaru, marką fabryczną, nazwiskiem producenta i słowem „exportation": literami wysokości conajmniej 3 cm. Maksymalna waga każdej skrzyni nie powinna przekraczać 6,5 kg.

WIELKA BRYTANJA. Od 12. III. 35 r. mięso wieprzowe może być importowane z jakiegokolwiek niebrytyjskiego kraju za 1-licencją Min. Handlu, 2 — świadectwem Związku upełnomocnionego przez Min. Handlu. Rozporządzenie mówi o wieprzowinie, wyłączając głowę, nogi, skórę, odpadki zabitego zwierzęcia, jak również konserwy wieprzowe i bekony. Zakazy wwozu mięsa zawarte w Importation of Ca veases Orders w myśl Deseases of Animals Acts odnośnie niektórych europejskich krajów pozostaje niezmienione.

Na pierwsze półrocze br. ilości wwozowe wieprzowiny są bazowane w latach 32, 33, 34.

WŁOCHY. Urzędy celne są upoważnione w dalszym ciągu do dnia 30. IV. 35 r. do zezwalania na przywóz kartofli nasiennych bez ograniczeń, o ile do transportu będzie dołączone wymagane świadectwo stacji patologji roślinnej w Rzymie.

„Gazetta Ufficiale" z dnia 30 stycznia br. ogłasza dekret z 17. I. 35 r., wprowadzający uzupełnienia i zmiany stawek celnych taryfy włoskiej: poz. 898 bis zamknięcia automat. lir. 80,— od kg, 898 ter. części metalowe tych zamków lir. 100 od kg, 937 podpuszczka: a) w proszku lir. 1500 od q, b) w płynie lir. 100, —od q.

Ponadto na powyższe produkty nałożone zostaje cło w wysokości 15% ad valorem. Dekret powyższy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

# MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Agenturowa firma hiszpańska pragnie objąć przedstawicielstwa eksporterów polskich. zainteresowanych rynkiem tamtejszym. (E/6864/3T/Ch.)

Reprezentant pragnie zastępować interesy polskich firm eksportowych w Hiszpanji. (E/4836/3T/Ch.)

Zrzeszenie kupców na Wyspach Kanaryjskich pośredniczą między eksporterami a odbiorcami. — (E/7367/3T/Ch.)

Firma w Casablance interesuje się zakupem większych ilości imitacji bursztynu w różnych kolorach. (P/7497/46/59/Sz.)

Firma syryjska pragnie zakupywać okorowaną wiklinę. (P/6598/49/Sz.)

Firma szwajcarska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami okorowanej i warzonej wikliny amerykańskiej (specjalnie z zachodnich województw). — (P/7214/49/Sz.)

Firma palestyńska prosi o oferty z wzorami guzików skórzanych. (P/6790/64/Sz.)

Firmy angielskie poszukują eksporterów starych (używanych) kapeluszy filcowych męskich na reeksport do Indji i Kolonji. (P/7021/46/M.)

Firma palestyńska interesuje się importem obuwia skórzanego dla dam, obuwia płóciennego, sandałów i obuwia dziecinnego z Polski. (P/5122/64/M.)

Firma amerykańska interesuje się importem odpadków z włosia. (P/5407/41/M.)

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

# PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

## BAŁTYCKIE POŁOWY NASZYCH RYBAKÓW W MARCU.

Marcowe połowy tegoroczne wypadły naogół dobrze i jeśli nie zupełnie dorównywują zeszłorocznym, to li tylko dzięki ograniczeniom połowów szprota, stosowanym przez spółdzielnię rybacką. Akcja ta stosowana w okresie, gdy nasze rybactwo dopiero wykorzystywać zaczyna metody nowoczesnego połowu włókiem i gdy jednocześnie zdolność nabywcza szerokich warstw konsumentów w kraju jest nieznaczna (przy jednoczesnem naturalnem dużem zapotrzebowaniu na tanią rybę) — doprowadziła do zmniejszenia połowów szprota względem roku poprzedniego. Źle się może nie stało, gdyż stwierdzić wypada, że rynek konsumcji świeżego szprota już przedstawia tylko szczątki tego, co było dwa lata temu, jak również wędzarnictwo przechodzi kryzys, wobec tego, że towar po kosztach przesyłki i pośrednictwa dochodzi zbyt drogi do konsumenta. Życzyćby więc należało, żeby do trzech miesięcy zimowych sezonu przyszłorocznego połowu i konsumcji szprota przystąpiliśmy *dobrze zgrani*, tak, ażeby połowy, o ile warunki naturalne na to pozwolą, przewyższyły znacznie rekord zeszłoroczny, i żeby równocześnie towar wędzony był tani dla konsumenta w całej Rzeczypospolitej a szprot surowy mógł w dużych ilościach rozchodzić się po całem Pomorzu i docierać *dalej*, przynajmniej do większych ośrodków konsumcji, figurując na ich rynkach w stanie pierwszorzędnej jakości.

Również połowy dalekomorskie — bałtyckie przedstawiają się coraz bardziej zachęcająco dla naszych rybaków, tembardziej że konsumcja przywożonych już coraz większych ilości dorszy równolegle dobrze się rozwija.

Tegoroczne połowy dalsze (bornholmskie) dały już około 100.000 kg ryb, przeważnie dorszy, wobec 50.000 kg w marcu roku ubiegłego. W początku kwietnia połowy te były również obfite. Mimo, że z kutrami zdarzały się w tym roku awarje, że podróże są nieraz bardzo uciążliwe, tak, że nawet dna kutrów nie wytrzymują wielodniowej pracy ich silnych motorów pod falę i szwy puszczają, — to zapał jest wielki i przewidywać można, że po paru, — dziś już kilku kutrach, zapuszczających się dalej, — będziemy mieli niebawem *kilkanaście* kutrów wyruszających na te połowy, ku czemu zachęca stale się zwiększająca wielkość nowych kutrów i moc ich motorów. Taki rozwój sprawy jest wielce pożądany i na tym odcinku nieodzowne jest żeby rozwój konsumcji i racjonalny i niedrogi transport były solidnym bodźcem dla tych trudnych i kryjących w sobie sporo zawodowego ryzyka pionierskich połowów na pełnym Bałtyku.

Ogółem w marcu br. złowiono według danych Morsk. Urzędu Rybackiego 2.180.260 kg ryb, wobec 2.209.560 kg w marcu 1934 r.

Poszczególnych gatunków złowiono (obok w nawiasie liczby dla marca ub. r.): szprotów — 1.809.100 kg (2.041.600), śledzików — 230.300 kg (85.740), wątłuszy (dorszy) — 84.550 kg (22.500), fląder — 45.440 kg (44.580), łososi — 2.260 (3.620), mielnic — 850 (1.260), troci — 410 (300), węgorzy — 110 (1.480), sieji 80 (420), szczupaków — 1.600 (1.120), okoni 3.150 (1.760), płotek 2.200 (1.630), oraz olbrzymi okaz jesiotra — 210 kg.

Podział połowów według obwodów: Hel — 912.010 kg (1.141.510), Gdynia — 664.150 (595.210), Jastarnia — Wielka Wieś — 465.010 (367.720), Chłapowo — Karwia 850 (8.320), Puck i wioski Zatoki — 41.040 (46.400), połowy dalsze 97.200 kg (50.340).

## KRONIKA

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** Small matties I trade 72, matties I trade 72, matfulls I trade 72, spents 58, tornbellies 45, matties szkockie 62.

2. **Solone w Gdyni „Polonia“** — wysprzedane.

3. **Importowane angielskie:** Small matties I trade 74, takież ordinary 68, matties I trade 74, takież ordinary 68, trójka matties i smal! matties 78, matfulls I trade 75, mattfulls ordinary 70, spents 55, matties szkockie 80.

4. **Holenderskie importowane:** Small matties ordinary 66, matties ordinary 66, matfulls ordinary 66, spents (ylen) 52.

5. **Matties solone** w Belgji 55, belgijskie puste 51.

6. **Norweskie:** sloe 4/500 sztukowe 55, 5/600 sztukowe 56, vaar 4/500 sztukowe 55, 5/600 sztukowe 54, 6/700 sztukowe 54, sloe matties 50.

7. **Islandzkie oryginalne matjasy** (matjes) 88.

Tendencja na rynku śledziowym słaba. Z Anglji dochodzą wiadomości, że tegoroczne połowy i solenie rozpoczną się **wyjątkowo późno.** Wyczerpanie zapasów w Anglji i słaba podaż sloe norweskich wobec ich znakomitej jakości w ubiegłym sezonie, co podniosło zapotrzebowanie na nie, — nie są w stanie podnieść ożywienia na naszym rynku. Odczuwa się zbyt słaba siła nabywcza rynku dla standardowego towaru, wobec czego mają jeszcze względne powodzenie gatunki zastępcze.

**Inne ryby importowane, oclone, f-co port rybacki:** norweskie śledzie zamrożone, za skrzynkę 50 kg netto 15,— zł, norweskie śledzie świeże w lodzie, t. zw. „Stenkhering“ 7—8 na kg 15,— zł.

**Polskie połowy** (przybrzeżne i z Bornholmu): szproty świeże, płaciły wędzarnie w Gdyni za 50 kg 2,50 zł; szproty świeże, płaciły wędzarnie w Helu za 50 kg 2,— zł: szproty wędzone, sprzedawały wędzarnie, za pół kg, od 15 do 18 groszy; łososie świeże, płacono rybakom za sztuki małe, za 50 kg 180,— zł, łososie świeże, płacono rybakom w Helu za sztuki duże, za 50 kg 220,— zł; z Bornholmu, płacono rybakom, za dorsze czyszczone z głowami, za 50 kg 12.— zł; za duże flądry za 50 kg 20,— zł; za małe flądry za 50 kg 15,— zł: za szolki (zimnica — gatun. fląder) za 50 kg 10,— zł. Śledziki z połowów przybrzeżnych, płacono rybakom w Gdyni za 50 kg 10,— zł; z połowów przybrzeżnych płacono w Pucku: za kg szczupaków 2,— zł; płoci: 0,40 zł; okonie: 1,20 zł; węgorze 1,60 zł; mielnica 1,60 zł.

W Helu płacono za kg okoni 0,80 zł.

— **POSIEDZENIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO.** Dnia 2. b. m. odbyło się w Gdyni w Morskim Urzędzie Rybackim posiedzenie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego, na którem omawiano sprawy handlu i przemysłu rybnego na wybrzeżu.

— **ZAKOŃCZENIE KURSU MECHANICZNEGO DLA RYBAKÓW „MEWY“.** Od połowy lutego do końca marca odbywał się przy Szkole Morskiej w Gdyni kurs mechaniczny dla 20 rybaków tow. dalekomorskich połowów „Mewa“. Na piętnastu statkach należących do flotyli rybołówczej tego towarzystwa na Północnem Morzu, prowadzących połowy pod polską banderą było dotąd zatrudnionych 60 polskich i 150 holenderskich rybaków.

Personel polski jako mniej wyszkolony był mniej płatny. Celem podniesienia fachowych kwalifikacyj i wobec tego również warunków płacy dla polskich członków załogi zostało zorganizowane przeszkolenie ich w obsłudze motorów, w nawigacji i w reperowaniu sieci. Kurs mechaniczny ukończyło trzech rybaków celująco, dwóch bardzo dobrze, sześciu dobrze, ośmiu z wynikiem dostatecznym. Jak wiadomo flotylla rybacka tow. „Mewa“ poraz pierwszy w tym sezonie zimuje w Gdyni. Koszta urządzenia kursu wraz z utrzymaniem kursistów pokryły: w ⅔ Morski Instytut Rybacki i w ⅓ tow. „Mewa“.

# WYSTAWY I TARGI

### TARGI W LILLE.

Północ Francji z niezmiernie gęstem zaludnieniem, jest dzielnicą wielkiego przemysłu, specjalnie węglowego, żelaznego i włókienniczego, punktem ciężkości Francji gospodarczej. Do Lille wielkiego ośrodka przemysłowego ciąży terytorjum zamieszkałe przez zgórą 6 miljonów mieszkańców co oczywiście przedstawia olbrzymią siłę nabywczą.

Targi w Lille organizowane co roku od 1—30. IV. na prawdziwie imponującą skalę cieszą się olbrzymiem powodzeniem wśród ludzi interesów całej Europy, a w roku zeszłym odwiedziło je zgórą półtora miljona osób.

Wielki przemysł żelazny. włókienniczy, mechaniczny, meblowy itd. reprezentowany będzie w tym roku przez przeszło 3.000 wystawców, w czem około 300 zagranicznych z 25 państw. W roku 1934 Polska posiadała na Targach w Lille własny pawilon, który budził wielkie zainteresowanie zwiedzającej publiczności.

Z okazji Targów w Lille Koleje Francuskie udzielają następujących zniżek:

| | |
|---|---|
| Wystawcom i towarom | 50% |
| Pojedyńczym zwiedzającym | 40% |
| Wycieczkom | 50% |

od biletów normalnych.

# RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

### SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH I JAJCZARSKICH.

*Masło.*

Ubiegły tydzień sprawozdawczy od 19 do 25. III. 1935 minął spokojnie, jakkolwiek przy niezmienionych cenach. Mimo nikłego popytu w szczególności z województw centralnych i południowych nie utworzyły się zapasy, gdyż obecne dostawy — skutkiem braku paszy spowodowanym zeszłoroczną posuchą — są bardzo nieznaczne. Poznań notuje w hurcie I gat. około 2,60 za kg, natomiast centra konsumcyjne woj. centralnych około zł 2,50 za kg w drobnym hurcie.

*Jaja.*

W dniu 5 bm. płacono za jaja z Poznańskiego zł 72.00—75.00 za skrzynkę 24-kopową. Tendencja słaba.

# WYDAWNICTWA

### ŚWIAT W CYFRACH.

Nakładem „Książnicy-Atlas“ ukazała się broszura pt. „Świat w cyfrach“ — Rocznik 1935, opracowana źródłowo przez J. Wąsowicza i A. Zierhoffera.

Broszura zawiera najświeższe dane statystyczne, a mianowicie:

W części I-ej FIZJOGRAFJĘ, a więc: wielkość ziemi i jej obroty, długość stopni równoleżnikowych i południków, powierzchnię lądów i oceanów, rozmieszczenie lądów i mórz, ukształtowanie poziome lądów, największe wyspy, dorzecza, arterje rzeczne, jeziora, siły wodne i klimat.

W części II-ej PRZEGLĄD PAŃSTW: A. Polska — przyroda, granice polityczne, administracja szkolna, sądowa, pocztowa i kolejowa, siła zbrojna, organizacja wyznań, ludność i obszar województw, zawody i wiek ludności, rozwój miast, szkolnictwo i oświata, rolnictwo i hodowla, górnictwo i przemysł, warunki pracy, finanse, kredyt i organizacje gospodarcze, komunikacja (koleje, poczta, telegraf, telefon, samochody, kanały, lotnictwo itd.), handel zagraniczny, Wolne M. Gdańsk oraz B. inne państwa — obszary, ludność Państw kolonjalnych itd.

W części III-ciej — PRZEGLĄDY MIĘDZYNARODOWE: Ludność, zawody ludności, długość granic politycznych, stosunki etniczne, religje, ludność państw, ruch ludności, powierzchnia państw, Polacy zagranicą: produkcja roślinna, hodowlana, mineralna i hutnicza, zużycie ważniejszych surowców, bezrobocie, finanse i kredyt (majątek narodowy, wydatki i długi państw itd.), komunikacja, handel zagraniczny — światowe obroty, różne (marynarka wojenna, radjo-abonenci, waluty itd.)

Ta niezwykle pożyteczna broszura winna znaleźć się we wszystkich uczelniach, urzędach państwowych i komunalnych, instytucjach samorządu gospodarczego, organizacjach gospodarczych, przedsiębiorstwach przemysłowych, handlowych, rolniczych, bankowych itp.

Cena broszury b. przystępna — zł 3,80.

Adres: S. A. Książnica - Atlas. Lwów, ul. Czarnieckiego 12.

# ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

**Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.**

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

## Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
## Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

| s/s | Gdynia wtorek | Gdańsk sobota | Tallinn środa | Helsingfors sobota |
|---|---|---|---|---|
| Capella | 9. 4. | 13. 4. | 17. 4. | 20. 4. |
| Cieszyn | 10. 4. | 20. 4. | 24. 4. | 27. 4. |

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

**Uwaga:** Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

**Notice:** Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

## Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 3. 5.

## Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki | Ryga środy |
|---|---|---|
| Egeria | 8. 4. | 10. 4. |
| Minos | 15. 4. | 17. 4. |

## Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 11. 4. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 17. 4.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

**Notice:** Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

## Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 4. s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 11. 4.

## Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 8. 4. s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

## Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 22. 4.

## Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 8. 4. ż/m Erna — z Gdyni 22. 4.

## Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 4. s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

## Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 17. 4.

## Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 4. s/s Marieholm — z Gdyni 21. 4.

## Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia wtorki i soboty | Gdańsk wtorki i soboty |
|---|---|---|
| Hinrich | 9. 4. | 13. 4. |
| Albert | 16. 4. | 20. 4. |

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 13. 4. — z Gdańska — 16. 4.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

**Notice:** Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

## Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 5. 4. s/s Akershus — z Gdyni 19. 4.

## Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 15. 4. s/s Jaederen — z Gdyni 29. 4.

**Uwaga:** Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

**Notice:** Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

## Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 9. 4. — z Gdańska 12. 4.
s/s Śląsk — z Gdyni 16. 4. — z Gdańska 19. 4.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek; z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

**Notice:** Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

| s/s | Gdynia poniedziałki i czwartki | Gdańsk środy i soboty |
|---|---|---|
| Oscar Fridrich | 8. 4. | 10. 4. |
| Phoebus | 11. 4. | 13. 4. |
| Butt | 15. 4. | 17. 4. |

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

**Notice:** Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

## Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

| s/s | Gdynia | Gdańsk | Antwerpja |
|---|---|---|---|
| Irisen | 9. 4. | 12. 4. | 17. 4. |
| Śląsk | 17. 4. | 19. 4. | 24. 4. |

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 15. 4. — z Gdańska 17. 4.

**Do Amsterdamu**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 7/8. 4. s/s Poseidon — z Gdyni 14/15. 4.

**Do Londynu**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 9. 4. — z Gdyni 11. 4.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 16. 4. — z Gdyni 18. 4.

**Do Hull**

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 9. 4. — z Gdyni 11. 4.
s/s Lublin — z Gdańska 16. 4. — z Gdyni 18. 4.

**Do Liverpool i Manchester**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Knud — z Gdyni 11. 4.

**Do Leith — Grangemouth — Aberdeen**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brandenburg — z Gdyni 12/13. 4. s/s Hague — z Gdyni 19/20. 4.

**Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 13. 4. s/s Magnus — z Gdyni 29. 4.

**Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 17. 4. s/s Las Palmas — z Gdyni 27. 4.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan - Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 17. 4. s/s Las Palmas — z Gdyni 27. 4.

**Uwaga:** Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

**Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)**

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nancy — z Gdyni 10. 4.

**Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — z Gdyni 23. 4.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles**

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow — z Gdyni 3. 4.

**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo**

Rummel & Burton

s/s Fior di Limone — z Gdyni 8. 4. s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 4.

**Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)**

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Gotland — z Gdyni 11. 4. m/s Nordland — z Gdyni 16. 4.

**Uwaga:** Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
**Notice:** Through B/L to all Levante Ports.

**Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)**

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 6. 4. s/s Sagaporack — z Gdyni 27. 4.
s/s Carplaka — z Gdyni 28. 4.

**Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)**

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 10. 4. s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 5.

**Do Ameryki Południowej (South - America)**

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Kronprincessa Margareta — z Gdyni 18. 4.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore VIII — z Gdyni 9. 4. s/s Orient — z Gdyni 23. 4.

**Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Kaaparen — z Gdyni 22. 4. m/s Hammaren — z Gdyni 23. 5.

**Gdynia — Daleki Wschód (Far East)**

**Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe - Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Antilochus — z Gdyni 13. 4. s/s Philoctetes — z Gdyni 23. 5.

**Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon**

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Thalatta — z Gdyni 13. 4. s/s Sumatra — z Gdyni 4. 5.

**Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane**

Polska Agencja Morska

## STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

**8 kwietnia:**

s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu z towarami, Żegluga Polska.

s/s EGON lin. z Göteborga i Malmö z drobnicą. Behnke & Sieg.

s/s BORE VIII lin. po ładunek do B. Aires. Santos. Rio. Bergenske.

s/s OSCAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu z drobnicą. Wolff.

s/s MINOS lin. z Bremy z towarami. Wolff.

s/s THESEUS lin. z Amsterdamu z towarami, Reinhold.

s/s JOHANNES C. RUSS. Lenczat.

ż/m KARLSHUTTE z drobnicą, Wolff.

ż/m LOUIS po makuchy. Wolff.

s/s KISA po drzewo, PAM.

s/s SIGENFRED, PAM.

s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM. wzgl. Bergenske.

s/s FLORA po węgiel, PAM.

s/s JOTUN po węgel, Speed.

s/s HILDA po węgiel, Speed.

s/s MINIS po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s HELFRID po węgiel. Bergenske.

**9 kwietnia.**

m/s GOTLAND lin. lewantyńskiej dla wyładowania, Bergenske.

s/s URSA lin. zach. - norweskiej dla wyładowania, Bergenske.

s/s IRISEN lin. z Antwerpji dla wyład. drobnicy, Żegluga Polska.

s/s NANCY lin. po ładunek do portów Sycylji, PAM.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Żegluga Polska.

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu (Norrkoping dla wyład. i ład., Żegluga Polska.

s/s HINRICH lin. z Hamburga z drobnicą, Prowe.

ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ład., Reinhold.

ż/m KLARA po makuchy, Wolff.

s/ SIRETUL po węgiel, PAM.

s/s HAFNIA po węgiel, PAM.

s/s CECILIA SANNE po węgiel, Rummel & Burton.

**10 kwietnia.**

m/s TAMPA lin. meksykańskiej z fosfatami i drobnicą, Bergenske.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wył. i ład., Reinhold.

s/s ZINOVIA po węgiel, PAM.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

s/s THYRA S. po węgiel. PAM.

s/s LENITA po węgiel. Bergenske.

s/s ELLAVORE ze złomem, PAM.

s/s URANUS po węgiel, Bergenske.

s/s SNYG po ładunek słodu, PAM.

s/s SIGRID ze złomem. PAM.

s/s EDERA po węgiel, Behnke & Sieg.

**11 kwietnia:**

s/s PHOEBUS lub subsityt. lin. z Rotterdamu z drobnicą, Wolff.

**12 kwietnia.**

s/s SANTA CRUZ lin. wsch. norweska z drobnicą, Bergenske.

s/s IMATRA lin. po ładunek do Helsingfors/Kotka, Lenczat.

m/s WELF HEINRICH po drzewo. Bergenske.

s/s BRANDENBURG lin. po ład. do Leith, Reinhold

s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

s/s ASPÖ po węgiel. Bergenske.

**13 kwietnia.**

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku z towarami, A. S. Line.

m/s BRĄHEHOLM lin. z Galveston z drobnicą i złomem, Bergenske.

m/s THALATTA lin. po ładunek do Indyj Wschodnich. Bergenske.

s/s FRYKEN lin. lewantyńskiej po ładunek, Pol.-Levant.

s/s AUGUST SCHULZE lin. portugalsko-marokańskiej. Bergenske.

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Żegluga Polska.

**14 kwietnia:**

m/s BLALAND lin. lewantyńskiej dla wyład. i ład. Pol. - Levant.

s/s POSEIDON lub subst. lin. z Amsterdamu dla wyład. i ład.. Reinhold.

**15 kwietnia.**

s/s URSA lin. zach. - norweskiej dla ładowania, Bergenske.

s/s BALTONIA (lub 16 via Gdańsk) z Londynu dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s LWÓW (lub 17 via Gdańsk) z Hull dla wyładowania, Polbrit.

s/s ŚLĄSK lin. z Helsingforsu/Talinna dla wyład., ładuje do Rotterdamu i Antwerpji, Żegluga Polska.

s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu z drobnicą, Prowe.

s/s EGERIA lub subst. z Bremy z drobnicą. Wolff.

s/s SKJÖLD lin. z portów francuskich via Kopenhaga, ładuje do Rygi i Tallinna, Reinhold.

s/s ALBERT po węgiel. Bergenske.

s/s GÖTA po węgiel. PAM.

s/s MARX ze złomem, PAM.

**16 kwietnia.**

s/s MARIEHOLM lin. wsch. szwedzka z drobnicą, Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład., ładuje do Tallinna i Helsingforsu, Żegluga Polska.

s/s ALBERT lin. z Hamburga z towarami, Prowe.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu z towarami, Lenczat.

**17 kwietnia.**

s/s IWAN lin. zach. szwedzka z drobnicą. Bergenske.

**18 kwietnia.**

s/s HERACLES lin. z B. Aires, Santos, Rio z towarami, Bergenske.

m/s NORDLAND lin. lewantyńskiej, Pol.-Levant.

s/s JUPITER lin. z Rotterdamu z towarami, Wolff.

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

m/s KRONPRINSESSAN MARGARETA lin. z Victoria/Santos dla wyład. i ładowania, PAM.

s/s HINRICH PETERS po węgiel, Bergenske.